Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1675

09. 06. 95

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einsparungsmöglichkeiten durch neuartige Trassierung von Schienenwegen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr unter Berücksichtigung der Neigezugtechnik

Entscheidendes Kriterium für die Kosten von Neubaustrecken für den Schienenverkehr ist insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbereich die Trassierungsphilosophie. So können inzwischen deutschlandweit drei unterschiedliche Trassierungs-„Generationen" unterschieden werden:

- Neubaustrecken der 1. Generation sind für den Mischverkehr von relativ leichten, schnellen Personenzügen und schweren, langsamen Güterzügen ausgelegt, haben eine maximale Längsneigung von 1,25 % (in Ausnahmen 2 %), Kurven mit geringer Überhöhung und Mindestradien von 4 800 m. Sie sind für Höchstgeschwindigkeiten von 250 bis 300 km/h ausgelegt. Neben den bisher gebauten ICE-Strecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg sind folgende weitere Strecken entsprechend dieser Trassierungsphilosophie geplant: München–Nürnberg, Nürnberg–Erfurt, Erfurt–Halle/Leipzig, Hanau–Erfurt und Hanau–Würzburg.
- Neubaustrecken der 2. Generation sind nicht mehr für den Mischverkehr konzipiert, sondern sollen allein von schnellen und leichten Personenzügen genutzt werden. Sie haben eine maximale Längsneigung von 4 %, Kurven mit großer Überhöhung und Mindestradien von 2 400 bis 3 500 m. Sie sind für Höchstgeschwindigkeiten von 250 bis 300 km/h ausgelegt. Geplant sind entsprechend dieser Trassierungsphilosophie die ICE-Strecken Köln–Frankfurt/Wiesbaden und Stuttgart–Ulm(–Augsburg).
- Die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung, die in Deutschland zum ersten Mal beim in Oberfranken verkehrenden „Pendolino" eingesetzt wurde, ermöglicht Neubaustrekken der 3. Generation, die ebenso wie bei der 2. Generation nur dem Personenverkehr dienen sollten. Diese Strecken sollten eine maximale Längsneigung von 4 %, Kurven mit großer Überhöhung und Mindestradien von 1 000 bis ca. 2 100 m haben. Sie können bei Neigezügen für Höchstgeschwindigkei-

ten von 200 bis 300 km/h ausgelegt und von konventionellen, „starren" Zügen immerhin noch mit 160 bis 230 km/h befahren werden.

Überaus interessant ist der Vergleich der durchschnittlichen Baukosten für die Neubaustrecken; sie liegen in Abhängigkeit von der Topographie

- bei der 1. Generation bei 30 bis 50 Mio. DM pro Kilometer,
- bei der 2. Generation bei 15 bis 25 Mio. DM pro Kilometer und
- bei der 3. Generation bei nur 10 bis 15 Mio. DM pro Kilometer.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist es richtig, daß auf den Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg kein Mischverkehr stattfindet, sondern die Güterzüge, wenn überhaupt, nur während einiger weniger Stunden bei Nacht verkehren, wenn keine ICE, IC und IR fahren?
2. Wie viele Personen- und wie viele Güterzüge befahren täglich die bestehenden Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg, und inwieweit entsprechen diese Zahlen den ursprünglichen Planungen?
3. Wie viele Personen- und Güterzüge sollen jeweils täglich die Neubaustrecken München–Nürnberg, Nürnberg–Erfurt, Erfurt–Halle/Leipzig, Hanau–Erfurt, Hanau–Würzburg, Köln–Frankfurt und Stuttgart–Ulm befahren?
4. Ist es richtig, daß die DB AG kürzlich 40 Neigezüge bestellt hat, für die 3. Serie des ICE den Einsatz der Neigetechnik erwägt und die Trennung von schnellem Personenverkehr einerseits und Nah-, Regional- und Güterverkehr andererseits als „Netz 21" anstrebt?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, aufgrund des Einsatzes der Neigetechnik umweltverträglichere und kostengünstigere Trassen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu bauen?
6. Inwieweit entsprechen die Planungen für die ICE-Strecken München–Nürnberg, Nürnberg–Erfurt, Erfurt–Halle/Leipzig, Hanau–Erfurt, Hanau–Würzburg, Köln–Frankfurt und Stuttgart–Ulm noch dem Stand der Technik, und wäre es nicht notwendig, angesichts der sich weltweit durchsetzenden Neigezugtechnik die Planungen für diese Strecken grundlegend zu überarbeiten?
7. Inwieweit hat die Deutsche Bahn AG die Möglichkeit, auf aus ihrer Sicht bereits veraltete Streckenbaukonzepte Einfluß zu nehmen?
8. Ist es richtig, daß der Korridor Berlin–München bei einer Aus- und Neubaustrecke der 1. Generation laut Bundesverkehrswegeplan 1992 ein Investitionsvolumen von 16 Mrd. DM erfordert, bei einer Aus- und Neubaustrecke der 3. Generation aber nur ca. 7 Mrd. DM?

Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Mehrausgabe von 9 Mrd. DM angesichts des unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplans und erster Rufe nach einer drastischen Kürzung des Investitionsvolumens bei der Schiene?

9. Welche Fahrzeiten ergeben sich konkret bei der geplanten ICE-Neubaustrecke Köln–Frankfurt

   a) aufgrund der jetzigen Planung und bei maximalen Geschwindigkeiten von 200, 250, 300 und 350 km/h;

   b) bei einer Planung mit geringeren Kurvenradien (u. a. auf der sog. Westerburg-Trasse) und dem Einsatz von Neigezügen bis Tempo 250 km/h;

   c) im Vergleich zur heutigen Strecke?

10. Ist bei der geplanten ICE-Neubaustrecke Köln–Frankfurt anstelle eines Schotterbettes eine „feste Fahrbahn" und – wenn ja – auf welcher Länge geplant?

    Welche Mehrkosten entstehen dadurch?

    Sind alle Kommunen vor ihrer Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren über die Pläne für die feste Fahrbahn informiert worden?

    Wie und in welchem Umfang soll der mehr entstehende Lärm – die Bahn spricht selbst in eigenen Veröffentlichungen von bis zu 5 Dezibel – vermindert werden?

    Sind die bei der DB AG erprobten Verfahren zur Lärmminderung bei festen Fahrbahnen inzwischen technisch ausgereift und anerkannt, oder müssen die zum Teil vor dem Abschluß stehenden Planfeststellungsverfahren nach ihrer Feststellung gleich wieder geändert werden?

11. Welche Kosten entstehen bei der geplanten ICE-Neubaustrecke Köln–Frankfurt

    – bei herkömmlicher Trassenplanung entsprechend der 1. Generation,

    – bei einer Trassenplanung der 3. Generation, d. h. unter Einsatz von Neigezügen, mit engeren Kurvenradien und unter Einbezug eventuell schon vorhandener Trassen (Westerburg-Trasse)?

12. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Mehrkosten bzw. die Nichtuntersuchung günstigerer Trassierungsmöglichkeiten angesichts der Tatsache, daß die derzeitige Planung angesichts der inzwischen bekanntgewordenen Fakten offensichtlich kostenmäßig völlig überzogen ist?

13. Hat die Bundesregierung Untersuchungen initiiert, um festzustellen, wo im öffentlichen Verkehr – insbesondere auch im Vergleich zum Auto – die größten Reisezeitverluste entstehen, und kann sie die alltägliche Erfahrung Tausender Reisender bestätigen, daß die Reisezeitverluste insbesondere bei der Fahrt zum bzw. ab dem IC/ICE-Bahnhof, also im Nah- und Regionalverkehr, entstehen?

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die vor allem im Nah- und Regionalverkehr auftretenden Reisezeitverluste kostengünstiger ausgeglichen werden können durch verstärkte Investitionen

    – für den Nah- und Regionalverkehr,

    – für die Bereitstellung von Informationen und den Erwerb von Fahrkarten durch moderne Techniken und

    – durch Beschleunigungen in den Bahnhöfen, insbesondere bei Umsteigevorgängen?

Bonn, den 6. Juni 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333